

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0804/ 143



สคด. วันที่ 3433

12 พ.ค. 52 10.51 12.26

สคด. 3/182.1

12 พ.ค. 52

กระทรวงคมนาคม

17.45 น.

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ 10100

12 พฤษภาคม 2552

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 1/2552

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/7224 ลงวันที่ 29 เมษายน 2552

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/2297/2552 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2552

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ในการประชุม ครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2552 มีมติเห็นชอบตามที่คณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) (Steering Committee) เสนอ และให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1.1.1 ให้ปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของ รฟท. โดยการจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สินแยกจาก รฟท. ดำเนินการ ดังนี้

1) จัดตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท คือ บริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สินที่ รฟท. ถือหุ้นร้อยละ 100 ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ ทั้งนี้ให้คณะกรรมการ รฟท. พิจารณากำหนดทุนจดทะเบียนเริ่มต้นที่เหมาะสม

2) พิจารณาแบ่งแยกภารกิจ สินทรัพย์ และหนี้สินระหว่าง รฟท. และบริษัทลูกทั้ง 2 บริษัท รวมทั้งกำหนดกิจกรรมระหว่างกันและราคาให้เหมาะสม และเสนอให้ กนร. หรือคณะรัฐมนตรีเห็นชอบอีกครั้ง ภายใน 150 วัน นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ

3) ดำเนินการถ่ายโอนภารกิจ สินทรัพย์ และหนี้สิน เพื่อให้บริษัทลูก 2 บริษัทเริ่มดำเนินการได้ ภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ

1.1.2 ให้ภาครัฐรับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในโอกาสของ รฟท. โดยให้กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานงบประมาณร่วมพิจารณาการรับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท.

1.1.3 ให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณ ร่วมพิจารณาในการแก้ไขภาระหนี้สินของ รฟท. โดยใช้รายได้ของ รฟท. และบริษัทลูกจ่ายเงินต้นและดอกเบี้ยที่กระทรวงการคลังช่วยเหลือ

/1.1.4 ให้...

1.1.4 ให้คณะกรรมการ รฟท. พิจารณาเสนอกรอบอัตราค่าจ้างที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานของ รฟท. ให้กระทรวงการคลังพิจารณาเห็นชอบ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีทบวณมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่กำหนดให้ รฟท. จดรับพนักงานใหม่ ยกเว้นตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณสมบัติพิเศษ แต่ต้องไม่เกินร้อยละ 5 ของจำนวนพนักงานที่เกษียณอายุ

1.1.5 ให้ รฟท. เร่งรัดเสนอแผนการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้กิจการของ รฟท. และบริษัทลูกภายใน 180 วันนับแต่วันที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติในหลักการ

โดยที่ประชุม กนร. มีข้อสังเกตเพิ่มเติมด้วย ดังนี้

1) เห็นควรให้บริษัทบริหารทรัพย์สิน ทำหน้าที่จัดหาเอกชนเพื่อพัฒนาและบริหารที่ดินของ รฟท. โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่บริหารสัญญาเช่า (Management Agency) เท่านั้น และขอให้บริษัทฯ ระวังการพิจารณาไปสู่การเป็นบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate Developer) อย่างเต็มรูปแบบในระยะที่ 2

2) เห็นควรให้ รฟท. นำเสนอประมาณการทางการเงินที่ รฟท. จะใช้ในการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการฯ พร้อมกับโครงสร้างองค์กรของบริษัทลูกทั้ง 2 แห่งเพิ่มเติม

3) ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาความชัดเจนของผู้รับผิดชอบในส่วนของการลงทุนระบบอาณัติสัญญาณว่าเป็นหน้าที่ของ รฟท. ที่ภาครัฐจะเป็นผู้รับภาระหรือบริษัทเดินรถเป็นผู้รับภาระ

1.2 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีหนังสือ ลงวันที่ 29 เมษายน 2552 ขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอผลการดำเนินการการตามข้อสังเกตดังกล่าวข้างต้น เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

2. ข้อเท็จจริง

2.1 รฟท. ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2517 สาเหตุหลักเกิดจากการถูกควบคุมอัตราค่าบริการโดยรัฐบาลมาตั้งแต่ปี 2524 ขณะที่ต้นทุนดำเนินงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การดำเนินกิจการโดยรวมประสบภาวะถดถอย แม้ รฟท. จะได้รับชดเชยผลการดำเนินงานที่ขาดทุนจากรัฐบาล ซึ่งมีได้ชดเชยในลักษณะที่แยกตามประเภทบริการที่ขาดทุนจริง จึงไม่สะท้อนประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโดยรวม ประกอบกับเงินที่ได้รับชดเชยยังไม่เพียงพอกับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละปี รฟท. จึงต้องจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมเพื่อใช้หมุนเวียนในการดำเนินงาน ส่งผลให้มีภาระหนี้สินสะสมและดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังต้องแบกรับภาระบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและภาระบำเหน็จบำนาญ ซึ่งสามารถสรุปปัญหาหลัก ๆ ของ รฟท. ได้ ดังนี้

/2.1.1 ปัญหา...

2.1.1 ปัญหาด้านการเงิน

รฟท. มีหนี้สินล้นพ้นตัว ขาดความสามารถในการชำระหนี้ โดยมีหนี้สินรวมประมาณ 72,850 ล้านบาท และภาระบำเหน็จบำนาญ ประมาณ 52,600 ล้านบาท ดังนี้

1) หนี้สินเงินกู้ รวมประมาณ 72,850 ล้านบาท

- โครงสร้างพื้นฐานในอดีต	14,320 ล้านบาท
- รถจักรและล้อเลื่อน	12,331 ล้านบาท
- โครงการ Airport Rail Link:	22,345 ล้านบาท
- หนี้สินอื่น ๆ (กู้เพื่อแก้ไขการขาดสภาพคล่อง	23,854 ล้านบาท
การได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลล่าช้า และการชำระดอกเบี้ยและเงินต้น)	

2) ภาระบำเหน็จบำนาญ

คำนวณถึงปี พ.ศ. 2600 มีอายุเฉลี่ย 75 ปี จากพนักงานที่ยังอยู่ในระบบบำนาญ จำนวน 25,749 คน คิดเป็นภาระบำเหน็จบำนาญรวมกว่า 156,000 ล้านบาท หรือมูลค่าปัจจุบันเท่ากับ 52,600 ล้านบาท โดยในปี 2551 มีค่าใช้จ่ายบำเหน็จบำนาญประมาณ 2,777 ล้านบาท

2.1.2 ปัญหาด้านโครงสร้างองค์กรและการกิจ

- 1) โครงสร้างองค์กรซับซ้อน ไม่สอดคล้องกับสภาวะการดำเนินงานในปัจจุบัน ทั้งในด้านการบริหารจัดการ การวัดและประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรม
- 2) มีภารกิจหลากหลายในองค์กรเดียว ได้แก่ การสร้างราง อาณัติสัญญาณ การบำรุงรักษา การบริหารจัดการทรัพย์สิน และการเดินรถที่ต้องให้บริการสาธารณะที่ต่ำกว่าต้นทุน

2.1.3 ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

- 1) การบริหารจัดการทรัพย์สินยังไม่เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ รฟท. ยังมีที่ดินอีกจำนวนมากที่ควรได้รับการสำรวจและประเมินศักยภาพในการเพิ่มรายได้
- 2) การขาดแคลนด้านอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน
 - ความพร้อมในการใช้งาน (Availability) ของรถจักรมีจำนวนลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากรถจักรมีอายุการใช้งานนาน ส่งผลต่อความสามารถในการสร้างรายได้ของ รฟท. ในหลายปีที่ผ่านมา
 - ระบบอาณัติสัญญาณยังไม่ทันสมัย ในปัจจุบันมีการติดตั้งสัญญาณไฟสี ซึ่งเป็นระบบอาณัติสัญญาณที่ค่อนข้างทันสมัยเพียงประมาณร้อยละ 48.50 ของจำนวนสถานีทั้งหมด
 - สภาพทางมีอายุการใช้งานนาน และไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณในการซ่อมบำรุงอย่างเพียงพอ

/- เส้นทาง...

- เส้นทางรถไฟมีทางตัดเสมอระดับทางคิดเป็นร้อยละ 89.39 จากทางตัดทั้งหมดทั่วประเทศ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุการเดินรถ โดยเฉพาะทางหลักผ่านที่มีจำนวนสูงถึงร้อยละ 24.47 ของทางตัดเสมอระดับทั้งหมด

- จากสภาพรถจักร รถพ่วง ระบบอาณัติสัญญาณ และสภาพทางที่ใช้การมานาน รวมถึงทางตัดเสมอระดับทาง ส่งผลต่อความตรงต่อเวลาของขบวนรถทุกประเภท

- ขาดระบบฐานข้อมูลและขาดระบบประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ โดยระบบฐานข้อมูลส่วนใหญ่ของ รฟท. เป็นการดำเนินการด้วยระบบการทำงานด้วยมือ (Manual)

2.1.4 ปัญหาด้านบุคลากร

1) ขาดแคลนบุคลากรที่มีศักยภาพ เนื่องจากขาดการพัฒนาบุคลากรมาเป็นระยะเวลานาน ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ได้กำหนดให้ รฟท. จัดรับพนักงานใหม่ เว้นแต่ตำแหน่งที่จำเป็นเกี่ยวกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิพิเศษ แต่ต้องไม่เกินร้อยละ 5 ของพนักงานที่เกษียณและมีให้เพิ่มลูกจ้างที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2) พนักงานขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน เนื่องจากการดำเนินงานประสพภาวะขาดทุน

2.2 กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยตลอด โดยพิจารณาได้จากมติคณะรัฐมนตรีและมติคณะกรรมการ กนร. ที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ดังนี้

2.2.1 มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2543

อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ปรับโครงสร้างองค์กรในระยะแรกเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Units) ในระยะต่อมาให้อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 นำหน่วยธุรกิจดังกล่าวมาจัดตั้งเป็น 3 บริษัท ได้แก่ บริษัทเดินรถ บริษัทซ่อมบำรุงล้อเลื่อน และบริษัทบริหารสินทรัพย์ ส่วนหน่วยธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานให้อยู่กับ รฟท.

2.2.2 มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550

เห็นชอบในหลักการดำเนินงานของ รฟท. ดังนี้

1) หลักการแบ่งแยกบทบาทรัฐและ รฟท. ที่ให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และให้ รฟท. รับภาระลงทุนรถจักรและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางใหม่

2) หลักการกรอบโครงสร้างสาขาขนส่งตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม โดยให้มีการปรับโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟของประเทศและแยกบทบาทการกำกับดูแล (Regulator) ออกจาก รฟท.

3) ให้ยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน และให้ รฟท. เปิดให้เอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมและ รฟท. รับไปดำเนินการ

/2.2.3 มติ...

2.2.3 มติคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2551

กนร. ได้พิจารณาแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. และมีมติเห็นชอบในหลักการ ดังนี้

1) ให้ รฟท. ปรับโครงสร้างองค์กรแยกเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย หน่วยธุรกิจโครงสร้างพื้นฐาน และหน่วยธุรกิจเดินรถ โดยให้ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก ประกอบด้วย บริษัทบริหารทรัพย์สิน บริษัทบริหารรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าชานเมือง และบริษัทขนส่งสินค้าสายตะวันออก

2) กำหนดแนวทางและกลยุทธ์การปรับปรุงสัดส่วนและคุณภาพการให้บริการของขบวนรถขนส่งสินค้า ขบวนรถขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ และขบวนรถขนส่งผู้โดยสารเชิงสังคมเพื่อใช้ในการจัดทำแผนธุรกิจและแผนปฏิบัติการ โดยให้มีการขอรับการอุดหนุนเชิงสังคมจากภาครัฐ (PSO) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551

3) กำหนดแผนการลงทุนในอนาคตให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบรางในภาพรวมตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชนให้ความเห็นชอบ โดยมีมูลค่าการลงทุนเบื้องต้น 505,212 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการลงทุนปรับปรุงและขยายโครงข่ายเพื่อฟื้นฟูกิจการของ รฟท. ในช่วง 10 ปี มูลค่าเงินลงทุน 131,326 ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ รฟท. ประเมินความคุ้มค่าการลงทุน (Investment Evaluation) เป็นรายโครงการต่อไป

4) ปรับปรุงกรอบการจัดอัตราค่าจ้าง กำหนดแรงจูงใจและแผนการพัฒนาศักยภาพของ รฟท. รวมถึงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจให้พนักงาน และจูงใจ ให้พนักงานมีส่วนร่วมในการพัฒนาองค์กร

5) พิจารณาแนวทางการให้ภาครัฐสนับสนุนการแก้ไขภาระหนี้สินและการลงทุนเพิ่มเติมให้แก่ รฟท. ภายหลังจากที่ รฟท. ได้ดำเนินการตามเงื่อนไขที่ภาครัฐกำหนด โดยคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณในการชำระหนี้สิน เพื่อให้สามารถชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยจ่ายได้ตามกำหนดเวลาต่อไป

6) เร่งกำหนดเป้าหมายและแผนงานในการบริหารจัดการที่ดินที่มีอยู่เป็นจำนวนมากให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่องค์กร เพื่อเป็นเครื่องมือหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการเงินและใช้สนับสนุนกิจการรถไฟ

7) เห็นชอบให้จัดตั้งคณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. (Steering Committee) เพื่อกลั่นกรองและกำกับการดำเนินงานตามแผนงานของ รฟท. ภายใต้งบประมาณระหว่าง รฟท. และรัฐบาล

3. การดำเนินการ

3.1 กนร. ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง

/(นาย...

(นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เป็นประธาน ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงานสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และประธานกรรมการ รฟท. เป็นอนุกรรมการ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ และผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ โดยคณะอนุกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกันเพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ตามที่ รฟท. เสนอมาโดยลำดับ และได้นำเสนอ กนร. พิจารณา ซึ่งให้ความเห็นชอบนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่กล่าวในข้อ 1.1

3.2 กระทรวงคมนาคมและ รฟท. ได้พิจารณาร่วมกันเกี่ยวกับข้อสังเกตเพิ่มเติมของ กนร. ทั้ง 3 ประเด็น โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานงบประมาณ และ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เข้าร่วมประชุมด้วย ปรากฏผลการพิจารณาดังนี้

3.2.1 ประเด็นข้อสังเกตข้อที่ 1 : เห็นควรให้บริษัทบริหารทรัพย์สินทำหน้าที่จัดหาเอกชนเพื่อพัฒนาและบริหารที่ดินของ รฟท. โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่บริหารสัญญาเช่า (Management Agency) เท่านั้น และขอให้บริษัทฯ ระวังการพัฒนาไปสู่การเป็นบริษัทพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate Developer) อย่างเต็มรูปแบบในระยะที่ 2

ที่ประชุมเห็นพ้องกับข้อสังเกตของ กนร. ที่ให้บริษัทบริหารทรัพย์สินทำหน้าที่จัดหาเอกชนเพื่อพัฒนาและบริหารที่ดินของ รฟท. โดยบริษัทฯ จะทำหน้าที่บริหารสัญญาเช่าและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่ดินให้กับ รฟท. ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงแผนธุรกิจของบริษัทบริหารทรัพย์สินแล้ว

3.2.2 ประเด็นข้อสังเกตข้อที่ 2 : เห็นควรให้ รฟท. ประมาณการทางการเงินที่ รฟท. จะใช้ในการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการฯ พร้อมกับโครงสร้างองค์กรของบริษัทลูกทั้ง 2 แห่ง

1) ประมาณการทางการเงินการดำเนินการตามแผนปรับปรุงโครงสร้างฯ รฟท.

จากการประมาณการทางการเงินของ รฟท. การดำเนินการตามแผนปรับปรุงโครงสร้างฯ จะทำให้ผลการดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากกว่าการดำเนินงานในปัจจุบัน โดยจะสามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้ตามเป้าหมายเพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งทางราง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ มีรายได้เพิ่มจากการเดินรถ ลดเงินอุดหนุนจากภาครัฐตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ตลอดจนเพิ่มรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน โดยสามารถสรุปได้ดังตารางเปรียบเทียบข้างท้ายนี้

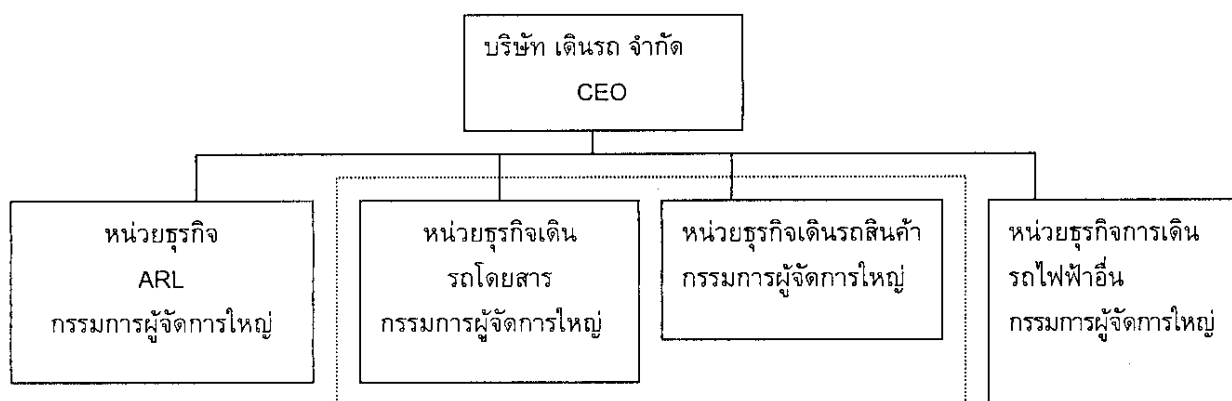
/ตาราง...

ตารางเปรียบเทียบกรณีไม่ได้ดำเนินการตามแผนฯ และกรณีดำเนินการตามแผนฯ ภายใน 10 ปี

ประเด็นการพิจารณา	กรณีไม่ได้ดำเนินการตามแผนฯ	กรณีดำเนินการตามแผนฯ
ความสามารถในการสร้างรายได้จากการเดินรถ	79,683 ล้านบาท	109,521 ล้านบาท
เงินอุดหนุนของภาครัฐตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย	69,320 ล้านบาท	48,426 ล้านบาท (เงินสนับสนุน IMO)
เงินสนับสนุน PSO	40,000 ล้านบาท	25,376 ล้านบาท

2) โครงสร้างองค์กรของบริษัทเดินรถ

บริษัทเดินรถมีภารกิจในการให้บริการเดินรถโดยสารและสินค้าโดยบริษัทเดินรถประกอบด้วย 4 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจ ARL หน่วยธุรกิจเดินรถโดยสาร หน่วยธุรกิจเดินรถสินค้า และหน่วยธุรกิจการเดินรถไฟฟ้าอื่น เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดง โดยมีโครงสร้างการบริหารงานของบริษัทฯ ประกอบด้วย ผู้บริหารสูงสุดของบริษัท (Chief of Executive Officer : CEO) และกรรมการผู้จัดการใหญ่ ดังนี้



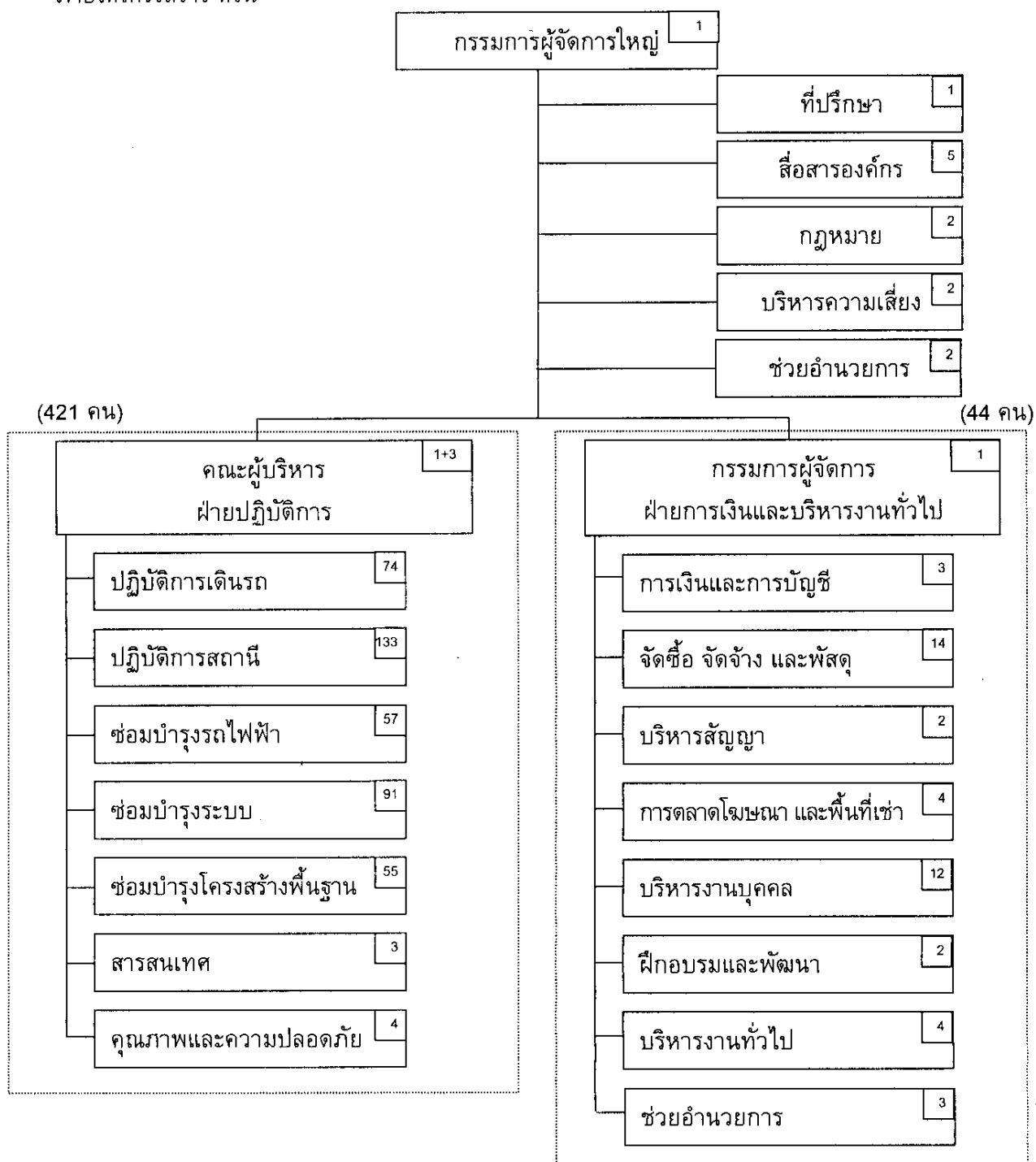
ในช่วงแรกของหน่วยธุรกิจเดินรถโดยสารและหน่วยธุรกิจเดินรถสินค้าจำเป็นต้องใช้รถจักรร่วมกันเนื่องจากรถจักรไม่เพียงพอ แต่ในอนาคตเมื่อมีรถจักรเพียงพอหน่วยธุรกิจทั้ง 2 อาจจะแยกเป็นหน่วยธุรกิจอิสระได้ ทั้งนี้ ในส่วนของการดำเนินงานแต่ละหน่วยธุรกิจ จะมีรายละเอียดการดำเนินการดังต่อไปนี้

2.1) หน่วยธุรกิจการเดินรถโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน

ยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL)

หน่วยธุรกิจการเดินรถโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะให้บริการเดินรถเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารขาเข้า-ออกระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมักกะสัน/พญาไท

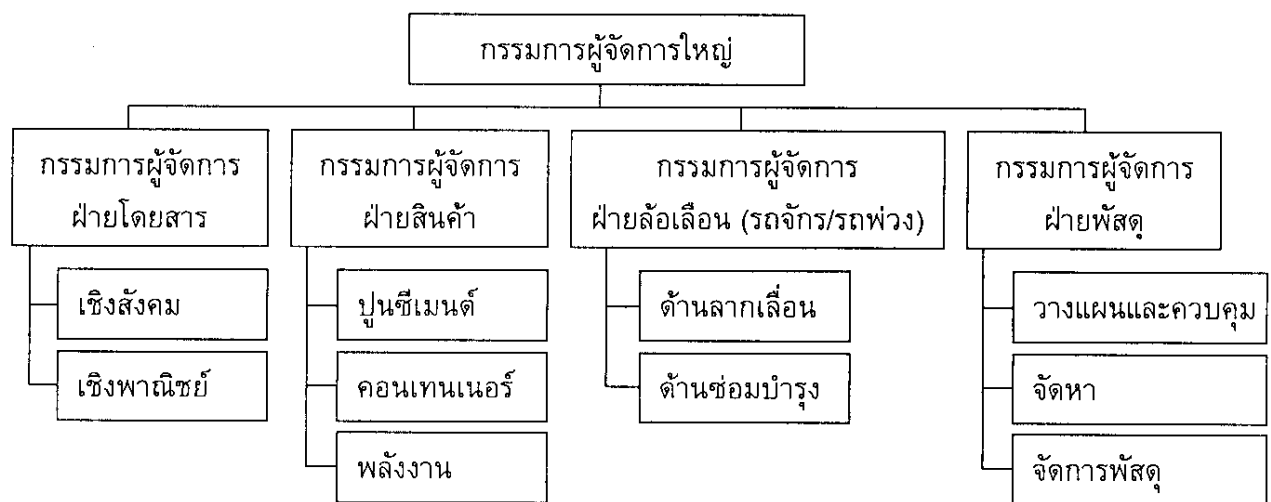
คาดว่าจะสามารถเริ่มเปิดให้บริการได้ในปลายปี 2552 ประกอบด้วยบริการเดินรถ 2 ประเภท คือ รถไฟฟ้า
 ด่วนสุวรรณภูมิและรถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยพนักงานจำนวน 478 อัตรา โดยในส่วนของ
 คณะผู้บริหารฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ รฟท. จะพิจารณาว่าจ้างบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์
 เฉพาะด้านมาบริหาร ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการบริหารงานด้านปฏิบัติการ
 ภายใต้โครงสร้าง ดังนี้



2.2) หน่วยธุรกิจเดินรถโดยสารและสินค้า

หน่วยธุรกิจเดินรถโดยสารและสินค้าจะรับผิดชอบในการจัดการเดินรถทั้งด้านการโดยสารและสินค้า ซึ่งคาดการณ์ว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ภายในปี พ.ศ. 2554 โดยมีอัตรากำลังประกอบด้วย กรรมการผู้จัดการใหญ่ 1 คน กรรมการผู้จัดการฝ่าย 4 คน รวมพนักงานของหน่วยธุรกิจเดินรถโดยสารและสินค้า จำนวน 6,693 คน และลูกจ้างจำนวน 1,856 คน ภายใต้โครงสร้าง ดังนี้

โครงสร้างหน่วยธุรกิจเดินรถโดยสารและสินค้า



2.3) หน่วยธุรกิจการเดินรถไฟฟ้าอื่น

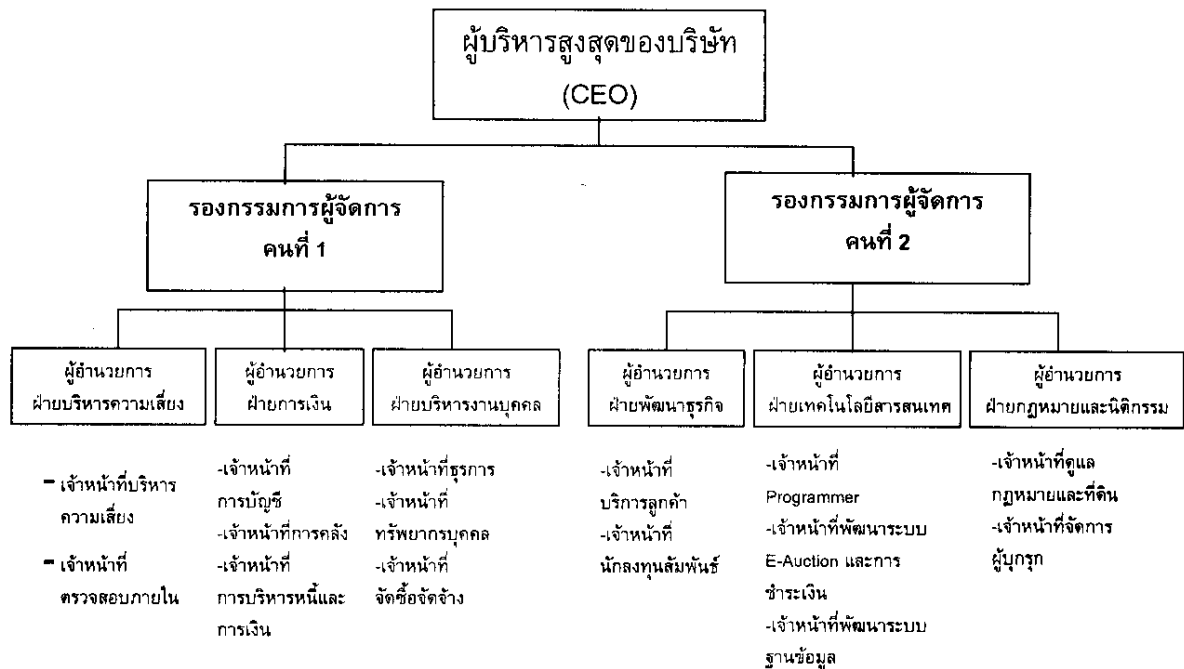
หน่วยธุรกิจการเดินรถไฟฟ้าอื่น เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีแดง ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ภายในปี พ.ศ. 2558 รฟท. จะพิจารณาจัดทำโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมต่อไป

3) โครงสร้างบริษัทบริหารทรัพย์สิน

บริษัท บริหารทรัพย์สิน มีภารกิจดูแลในการบริหารจัดการที่ดิน และทรัพย์สินของ รฟท. รวมทั้งการบริหารจัดการสถานีของ รฟท. โดยจะเป็นการดำเนินการในลักษณะบริษัทบริหารจัดการ (Management Agency) มีผู้บริหารสูงสุดของบริษัท (Chief of Executive Officer : CEO) และรองกรรมการผู้จัดการ 2 คน และพนักงานทั้งสิ้นประมาณ 80 คน ตามโครงสร้างบริษัทฯ ดังนี้

/โครงสร้าง...

โครงสร้างของ บริษัท บริหารทรัพย์สิน



อนึ่ง การดำเนินการจัดตั้งบริษัทเดินรถและบริษัทบริหารทรัพย์สินมีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการจำนวน 500 ล้านบาท และจำนวน 60 ล้านบาท ตามลำดับ โดย รฟท. จะจัดตั้งบริษัทเดินรถเพื่อเริ่มดำเนินการในส่วนหนึ่งของหน่วยธุรกิจการเดินรถ ARL ก่อน และเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการบริหารงาน จึงเห็นควรให้บริษัทลูกดำเนินการตามคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2550 เรื่องหลักเกณฑ์การจัดตั้งและร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจที่ได้รับการยกเว้นกฎระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผล และโครงสร้างอัตราค่าจ้าง

4. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วยกับผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 1/2552 และได้ดำเนินการพิจารณาตามข้อสังเกตเพิ่มเติมของ กนร. จำนวน 3 ประเด็น เรียบร้อยแล้ว กระทรวงคมนาคมจึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

4.1 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการตามที่ กนร. เสนอเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ตามที่ปรากฏในข้อ 1.1

4.2 ให้ความเห็นชอบผลการดำเนินการของกระทรวงคมนาคมตามข้อสังเกตเพิ่มเติมของ กนร. ในข้อ 3.2 ก่อนให้ รฟท. ดำเนินการต่อไป

/4.3 ให้ความเห็นชอบ...

4.3 ให้ความเห็นชอบให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณจำนวน 560 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจการเดินรถ ARL ซึ่งจะสามารถเปิดให้บริการเดินรถภายในปลายปี 2552 และการดำเนินงานของบริษัท บริหารทรัพย์สิน โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2552 จำนวน 140 ล้านบาท ภายในต้นเดือนกรกฎาคม 2552 และงบประมาณประจำปี 2553 จำนวน 420 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 3 งวด งวดละ 140 ล้านบาท ภายในต้นเดือนตุลาคม 2552 ต้นเดือนมกราคม และต้นเดือนเมษายน 2553

4.4 ให้ความเห็นชอบให้บริษัทลูกทั้ง 2 บริษัท ดำเนินการตามคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2550 เรื่องหลักเกณฑ์การจัดตั้งและร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจ ที่ได้รับการยกเว้นกฎระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผล และโครงสร้าง อัตรากำลัง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2008

โทรสาร 0 2215 4099